Startbeslissing

Verbreding A4 Vlietland – N14

Datum	12 september 2013
Status	Eindversie

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

mw. drs. Schultz van Haegen.

Inhoud

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De doorstroming op de A4 tussen Leiden en Den Haag voldoet in 2030 in het GE-scenario niet aan de reistijddoelen uit de 'Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte'. Daarnaast is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte de ambitie beschreven om de A4 tussen Amsterdam en Den Haag uit te breiden naar 2x4 rijstroken. Het gedeelte van de A4 tussen Leiden en Den Haag is momenteel vormgegeven met 2x3 rijstroken.

1.2 Afbakening

Deze Startbeslissing heeft betrekking op het deel van de A4 tussen de nieuw te realiseren aansluiting Vlietland en de bestaande aansluiting met de N14. Het betreft een tracé van 5,9 (Den Haag – Amsterdam) en 7,1 (Amsterdam – Den Haag) kilometer. De aansluiting Vlietland is onderdeel van het project Rijnlandroute en zal worden gerealiseerd ter hoogte van Voorschoten. De aansluiting Vlietland is de aansluiting van de nieuwe Onderliggend Wegennetverbinding tussen de A44 en de A4 op de A4.

In november 2012 is in vervolg op de 'MIRT-Verkenning Haaglanden' de 'Voorkeursbeslissing A4 Passage en Poorten & Inprikkers' genomen. Dit betreft het gedeelte van de A4 tussen de N14 en de N211. De voorgestelde maatregelen op dit deel van de A4 zijn beschreven in de 'Structuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers' en zullen worden uitgewerkt in het ontwerp-tracébesluit en het Tracébesluit voor de A4 Passage Den Haag.

Op 26 juni 2013 hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland ingestemd met het realiseren van de 'Rijnlandroute' conform de 'Scopebeschrijving Rijnlandroute Nadere Uitwerking' van Gedeputeerde Staten van 11 juni 2013. Onderdeel van dit project Rijnlandroute is het verlengen van de bestaande parallelstructuur langs de A4. Dit betreft een verlenging vanaf de aansluiting met de N206/Zoeterwoude-Dorp tot aan de nieuwe aansluiting Vlietland.

Met het voorgaande is helderheid ontstaan over de referentiesituatie voor de verbreding van het deel van de A4 tussen de aansluiting Vlietland en de N14.

2 Opgave en doel

2.1 Opgave en doel

Het ruimtelijk beleid van het Rijk heeft tot doel Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden. Algemene uitgangspunten zijn prioriteit voor het belang van de gebruiker en het verbinden van infrastructuur, voorzieningen en ruimtelijke ontwikkelingen. Regionale partijen werken deze uitgangspunten verder uit en kiezen eigen prioriteiten gebaseerd op de karakteristieken van de regio (regionaal maatwerk).

<u>Beleidsuitgangspunten Rijk</u>
Het nationaal beleid is beschreven in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR).

<u>Internationaal verkeerskundig belang</u>
De A4 maakt onderdeel uit van het 'Europese Ten-T netwerk'.

<u>Nationaal verkeerskundig belang</u>
Het belang van de A4 is evident. De A4 is de belangrijkste hoofdwegverbinding in de Randstad tussen Noordwest-Nederland en de Zuidvleugel en daarmee tevens de belangrijkste hoofdwegverbinding tussen de Mainports Rotterdam en Schiphol.

2.2 Urgentie

Gegeven het beleidsmatige en verkeerskundige belang, is een goed functioneren van de A4 essentieel. De doorstroming op de A4 tussen Leiden en Den Haag voldoet in 2030 in het GE-scenario niet aan de reistijddoelen uit de SVIR. De verbreding van de A4 tussen Leiden en Den Haag naar 2x4 rijstroken omstreeks 2020 leidt ertoe, dat de doorstroming op de A4 zal blijven voldoen aan de reistijddoelen uit de SVIR. De autonome toename van de vraag zal hiermee tijdig kunnen worden geaccommodeerd.

2.3 Beschrijving voorkeursoplossing

Het heeft de voorkeur om de A4 tussen de aansluiting Vlietland en de N14 in beide richtingen te voorzien van een extra rijstrook in de middenberm. Hierdoor kan de extra rijstrook binnen het bestaande profiel worden aangelegd, zonder extra ruimtebeslag buiten het bestaande wegprofiel.

2.4 Inschatting benodigde investeringen en bekostiging

De investeringsraming is gebaseerd op een sober en doelmatig ontwerp, waarmee voldaan wordt aan alle wettelijke vereisten. De benodigde investeringen worden geraamd op 11,3 miljoen euro (prijspeil 2012 en 21% BTW), met een betrouwbaarheid van +/- 22 tot 25%.
De jaarlijkse beheer- en onderhoudskosten (life cycle costs) bedragen gemiddeld € 130.000,00 inclusief BTW. De beheer- en onderhoudskosten komen voor rekening van het Rijk.

2.5 Draagvlak

Er is geen extra ruimtebeslag (anders dan binnen het bestaande wegprofiel) nodig voor de verbreding van dit deel van de A4.
De eventueel noodzakelijke milieumaatregelen zullen worden getroffen.

2.6 Doel van de planuitwerking (incl. verkenningsfase)

De opgave betreft een infrastructurele opgave om de capaciteit van dit deel van de A4 te verhogen naar 2x4 rijstroken. Deze verbeteringen hebben primair een verkeerskundig effect (doorstroming, betrouwbaarheid).

De planuitwerking heeft tot doel om te komen tot:

- de uitwerking van de voorkeursoplossing in het (ontwerp-)tracébesluit, met alle hierbij behorende documenten.
- de voorbereiding van de realisatie.

Gezien het feit, dat met de verbreding van dit deel van de A4 van 2x3 rijstroken naar 2x4 rijstroken het verkeersprobleem is opgelost én deze verbreding kan plaatsvinden zonder extra ruimtebeslag (anders dan binnen het bestaande wegprofiel), is een verkenning waarbij wordt gezocht naar alternatieve oplossingen niet noodzakelijk.

2.7 Participatie

Gezien het feit, dat deze verbreding kan plaatsvinden zonder extra ruimtebeslag (anders dan binnen het bestaande wegprofiel), zal geen sprake zijn van een participatietraject.

3 Organisatie, planning en aanpak

3.1 Wettelijk kader: verkorte tracéwetprocedure

De Tracéwet biedt de mogelijkheid voor twee typen procedures:

1. een zogeheten verkorte procedure, met als stappen de startbeslissing, het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit.
2. een uitgebreidere procedure: via een startbeslissing vaststellen van een structuurvisie waarvan de voorkeursbeslissing deel uitmaakt. Het (ontwerp) tracébesluit is dan een uitwerking van deze voorkeursbeslissing.

Voor dit project geldt gezien de beperkte reikwijdte de verkorte procedure.
De Tracéwet geeft aan dat een structuurvisie in ieder geval aan de orde is als aanleg van een nieuwe hoofdweg, landelijke spoorweg of hoofdvaarweg overwogen wordt. Dit geldt ook als een aanpassing van een hoofdweg of landelijke spoorweg met meer dan twee rijstroken of doorgaande sporen in overweging wordt genomen.
Geen van beiden is van toepassing op dit project.

De verkorte tracéwetprocedure ziet er als volgt uit:

1. Startbeslissing, dit is de start van de verkenning
2. Toezending startbeslissing aan de Tweede Kamer en de betrokken bestuursorganen en publicatie in de Staatscourant
3. Vaststelling Ontwerp-tracébesluit (OTB)
4. Ter inzage leggen van het Ontwerp-tracébesluit
5. Vaststelling Tracébesluit (TB)
6. Beroepsmogelijkheid Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State
7. Opleveringstoets

De verbreding van dit deel van de A4 is niet noodzakelijk voor het functioneren van het project Rijnlandroute van de Provincie Zuid-Holland. Daarom maakt de verbreding van dit deel van de A4 geen onderdeel uit van het project Rijnlandroute. De toename van het verkeer op dit deel van de A4 als gevolg van de realisatie van de Rijnlandroute is circa 1%.

3.2 Rol- en taakverdeling

De beslissingsbevoegdheid ten aanzien van dit project ligt bij de Minister van Infrastructuur en Milieu. Het project wordt uitgevoerd door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

3.3 Activiteiten en globale planning

Voor de planuitwerking wordt de verkorte procedure uit de Tracéwet doorlopen. De intentie is om in het tweede deel 2013 deze Startbeslissing naar de Tweede Kamer te sturen. De planuitwerking zal resulteren in het Tracébesluit. De wettelijke termijn hiervoor is twee jaar na het toesturen van de Startbeslissing aan de Tweede Kamer.

Uit te voeren activiteiten

Er is al een bestuurlijke voorkeursoplossing bepaald. Daarom richt de verkenningsfase zich op de nadere uitwerking van het ontwerp en het bepalen van de te treffen milieumaatregelen.

Er wordt een verkeerskundige analyse uitgevoerd met het Nederlands Regionaal Model West. Tevens wordt een kostenraming gemaakt, inclusief analyse van de Life Cycle Costs.

Conform het Besluit milieueffectrapportage is er sprake van een uitbreiding van een autoweg. Deze uitbreiding bedraagt meer dan 5 kilometer. Beoordeeld zal worden of een milieueffectrapportage opgesteld dient te worden.

Voor wat betreft de gevolgen op de luchtkwaliteit zal het project gebaseerd worden op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De uitbreiding van de A4 tussen Leiden en Den Haag wordt in het NSL opgenomen, zodat verzekerd wordt dat voldaan kan worden aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Doorkijk planuitwerking- en realisatiefase

Realisatie en oplevering van het project is om budgettaire redenen voorzien omstreeks 2020.

3.4 Kosten tracéwetprocedure

De kosten van de tracéwetprocedure komen voor rekening van het Rijk.